



Novembre 2008

Rééditée par l'Association Société des Etudes Historiques Révolutionnaires et Impériales en octobre 2020

site : <http://assosehri.fr/>

blog :

<https://sehrileblog.jimdofree.com/blog/>

pinterest :

<https://www.pinterest.fr/assosehri/boards/les-hussards-le-livre>

© Tous droits réservés

SPECIAL POSTE et COURRIER

LE TRANSPORT DU COURRIER

Par Jean Boyer, membre de l'Académie des Dombes, membre de l'Association Maréchal Suchet-armée des Alpes

Charles X dit un jour à Talleyrand : « un roi qu'on menace n'a d'autre choix qu'entre le trône et l'échafaud ». Le ministre lui répondit : « votre Majesté oublie qu'il y a la chaise de poste ». C'est qu'alors, il n'existait pas de moyen de transport plus rapide. Courir la poste, c'était filer à un train qu'on trouvait alors infernal.

C'est Sully, ministre d'Henry IV qui avait donné à la poste aux chevaux l'organisation qu'elle devait conserver jusque après la Révolution. Il établissait une distinction importante entre la poste aux chevaux et la poste aux lettres, avec à leurs têtes un surintendant pour chaque entité. Par la suite, les deux fonctions restèrent entre les mains du même homme. La poste aux chevaux avait pour mission le transport des voyageurs, mais elle était par définition aux services de la poste aux lettres.

Les voies de communication étaient en mauvais état. Les ornières et dès la mauvaise saison, la boue en faisaient de véritables pièges. On traversait les rivières à gué, ou en prenant le bac, qui avait parfois la fâcheuse idée de chavirer à l'endroit le plus profond. Certain même recommandait de mettre ses papiers en règle et de faire son testament avant de partir.

A la fin de l'Ancien Régime, les courriers recevaient une indemnité annuelle de milles livres; à charge pour eux de se procurer et d'entretenir des voitures dans lesquelles ils plaçaient les malles que leur confiait l'administration. Le mot carrosse fut remplacé fut remplacé par « coche » et pouvait quand même emporter un douzaine de voyageurs. Il fallait par exemple 5 jours en été et 6 en hiver pour aller de Lyon à Paris, à raison d'environ 25 lieues par jour (100km). Pour l'époque, c'était fantastique !

Par un décret du 12 septembre 1791, il est établi un service de poste sur tous les grands itinéraires de la Nation de même que l'officialisation du nom « malle poste » pour désigner le véhicule qui transportera les lettres. La malle poste était un espèce de grand panier d'osier, haute de taille, peinte en noir ou en vert foncé et surmonté de plusieurs arceaux en bois que recouvrait un faible bâche en cuir. A l'intérieur, on trouvait deux ou trois banquettes, suspendues par des courroies.

Cette voiture à deux roues était traînée par 3 chevaux dont un avait sur son dos, le postillon. Aux relais, on levait les brancards pour faire le changement de chevaux et si les voyageurs n'étaient pas tous descendus, les derniers se retrouvaient par terre plus vite que prévu !

Dès le Consulat, des services quotidiens relient Paris à toutes les grandes villes de France et les principales capitales étrangères. Ce sont des malles dites de première section ; par exemple, Paris Lyon par Auxerre, Autun et Macon. Les malles dites de deuxième section rejoignent les villes importantes entre elles : Moulins à Lyon, Lyon à Strasbourg, Lyon à Marseille.... Ce sont encore pour la plus part les grands itinéraires actuels. Car la poste est une chance pour les villes situées au long de ces routes. Même si au cours des décennies qui suivront, certaines lignes se déplaceront. Ce fut le cas pour la ligne Paris Lyon par Autun, qui sera ainsi abandonnée, au profit de villes mieux placées en Bourgogne, par exemple : Dijon.

C'est de l'hôtel des Messageries situé au n° 22 de la rue Notre Dame des Victoires à Paris que partaient dans un grand fracas de roues, sabots et cris en tous genres, les malles pour diverses destinations, y compris Moscou ou Constantinople. Les voitures de poste étaient ainsi considérées comme des voitures de prestige. Le voyageur qui voulait les utiliser, devait se faire inscrire dans un bureau de poste sur le trajet, en présentant son passeport. Aucun voyageur n'était admis pour un trajet inférieur à 10 relais, excepté s'il se présentait sans bagages.

COURRIERS ET POSTILLONS : UNE VIE INTREPIDE A UN TRAIN D'ENFER

Par Jean Boyer, membre de l'Académie des Dombes, membre de l'Association Maréchal Suchet-armée des Alpes

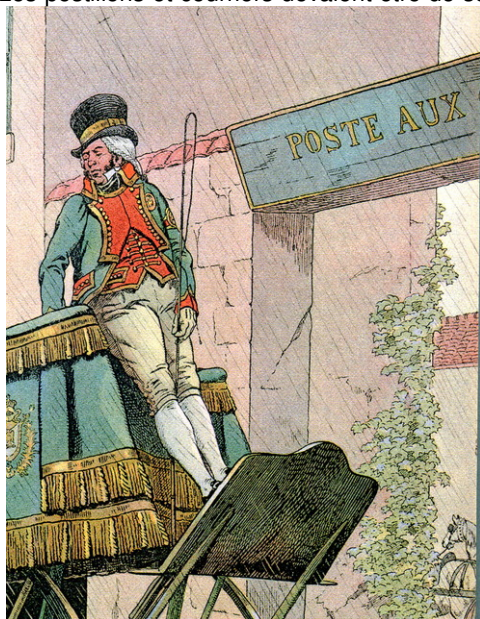
L'arrivée de la voiture de poste était toujours un événement. Tandis que l'un, sautant en marche courrait au bureau déposer son sac de dépêches et en prendre un autre, l'autre menait les chevaux relayer. Quelques minutes plus tard, tous se retrouvaient, en vitesse, à l'auberge devant un verre de vin. Ces deux personnages représentaient le symbole de l'information. Tant et si bien que leurs noms ne tardèrent pas à être associés à ceux de journaux locaux dont la plus part ont aujourd'hui disparus, mais dont le souvenir reste : le Courrier de Brabant, le Courrier Picard, le Postillon Français

Les courriers recevaient à la veille de la révolution, une indemnité annuelle de 1000 livres. A charge pour eux de fournir et d'entretenir la voiture dans laquelle ils plaçaient les malles mobiles que leur fournissait l'administration.

Leur vie est très active et pénible également, car entre le dépôt du sac de courrier et le changement de chevaux, il ne devait pas y avoir plus de 3 minutes le jour et 5 la nuit. Au relais, les chevaux devaient être garnis et bridés à l'avance. Le maître de poste était averti par le son du cor que le courrier avait toujours avec lui. Il servait aussi à avertir les voitures rencontrées pour qu'elles aient le temps de se garer, comme il était dit dans le règlement de circulation. Ces changements de chevaux se répètent souvent car, pour un trajet de cent lieues par exemple, qui doit être fait en moins de 40 heures, il y a en moyenne une dizaine de bureaux de poste et vingt cinq relais. Le passage du courrier était un véritable spectacle, entre le rouge du gilet du postillon et son cor, le son des grelots des chevaux et le claquement du fouet, inutile pour stimuler les chevaux qui avaient senti l'écurie, donc le repos ! Par tradition, les courriers pouvaient transporter, pour leur compte, un maximum de 75 kg de marchandise. De ce fait, grâce à

eux, les grandes villes recevaient des fruits, des champignons ou coquillages frais. Ainsi, la dernière mode de Paris s'expatriait en province.

Les postillons et courriers devaient être de solide constitution car, outre le fait qu'ils sont tenus d'exécuter leur besogne par tous



les temps, leur santé est soumise à rude épreuve. Ils sont sujets à des descentes d'organes et souvent les hémorroïdes les tourmentent. Parfois, il leur survient des boutons aux fesses, ou bien, il s'y forme des écorchures. Mais, si le postillon à eu soin de choisir une bonne selle, cela arrivera bien moins souvent. A condition aussi qu'il prenne soin de relever le pan arrière de sa chemise en enfilant sa culotte et que ladite culotte soit en peau bien ajustée et à l'intérieur, enduite de graisse. Quant aux descentes d'organes, on peut les prévenir par l'usage d'un suspensoir !!! Il est aussi important de se soutenir les entailles par un bandage qui passe autour du bas ventre ; mais un ceinturon assez large peu faire l'affaire. Lorsque, malgré toutes ces précautions, des problèmes arrivent, il faut à tout prix se reposer, car la mort pourrait survenir si l'intestin se retrouve engagé dans l'anneau des muscles du bas ventre. Pour combattre les hémorroïdes, il était recommandé de boire de la limonade ou de l'eau pure dans laquelle on ajoutait quelques gouttes de vinaigre, tout en observant une période de diète.

La manière dont la montre était portée pouvait être source de grands malheurs. Il ne fallait surtout pas la mettre dans la poche, le verre du côté de l'aîne, car, en cas de chute, le verre en se brisant pouvait ainsi provoquer des coupures importantes. Arriver à destination, l'hiver, pour se réchauffer les pieds, après avoir enlevé ses bottes, notre homme devait s'approcher doucement de la source de chaleur afin d'éviter qu'une petite vessie (ampoule) se forme sur la peau. Dès sa formation, il faut la percer avec une épingle sans enlever la peau. Après, il était recommandé de faire tremper la partie brûlée dans un baquet

rempli à moitié d'eau et moitié de vinaigre. Ensuite, mettre une compresse trempée dans de l'eau de vie puis l'oindre avec du beurre frais ou de la bonne huile.

Si le travail était dur pour l'homme, il en était de même pour le cheval ! Appelé à faire son travail à toutes heures du jours comme de la nuit et par tous les temps, il avait besoin de posséder à la fois une nature robuste et recevoir aussi une nourriture saine et abondante. De ce fait, lors de son achat, il fallait prendre de la qualité. D'autant qu'en rapport avec la pénibilité de son travail, au bout de cinq ans, il était bon pour la réforme.

Qu'il soit courrier ou postillon, notre homme devait jouir d'une santé à toutes épreuves, d'être à la force de l'âge, de se montrer actif et vigilant. Il fallait encore qu'il n'ait ni crainte, ni témérité et posséder le sang froid nécessaire pour être toujours prêt à faire face à des accidents de toute nature. Livré à lui même pendant le trajet, le conducteur devait être à même de prévoir le danger, de réparer rapidement et sûrement tout incident ; grâce à une bonne connaissance de son matériel. Car, s'il néglige l'état de son véhicule, il pourra mettre en danger la vie des voyageurs et la sienne par la même occasion.

Deux articles de la loi du 7 décembre 1798 cadrent bien le travail du postillon :

XXIII : Il est défendu à tous postillon d'exiger autre rétribution au delà des guides fixées par la loi, d'insulter les courriers ou de leur donner aucun sujet de plainte, sous peine, en cas de récidive, de destitution, sans préjudice des peines qui pourront lui être infligées par les tribunaux.

XXIV : Tout postillon qui insulterait des femmes voyageant en poste et qui tiendrait devant elles des propos grossiers ou commettrait quelques indécentes sera renvoyé sans certificat, au reçu de l'avis qui en aura été donné par l'administration.

A sa décharge, le postillon faisait battre bien des cœurs lorsqu'il traversait à vive allure villes ou villages. Voici un couplet d'une chanson de l'époque qui résume bien cet état de fait :

Quand il passait dans le village,
Tout le beau sexe était ravi,
Et le cœur le plus sauvage,
Galopait en croupe avec lui.
Oh, oh, oh, oh, qu'il était beau,
Le postillon de Longjumeau.

LA CORRESPONDANCE MILITAIRE : UN MOYEN DE SURVIVRE

Par Jérôme Croyet, docteur en Histoire, collaborateur au Magazine Napoléon 1^{er} et à la revue Soldats Napoléoniens

De tout temps, le désir de rester en contact avec le pays et les membres de la famille a été un élément majeur dans la psychologie des soldats éloignés de chez eux. Cette correspondance, déjà rare sous l'Ancien Régime, le reste durant la Révolution et le Premier Empire. En effet, écrite sur le moment, cette correspondance est éphémère, le temps d'une ou plusieurs lectures et la feuille disparaît

La lettre : un témoignage éphémère mais précieux

L'idée de conservation n'est pas établie chez le citoyen et inadaptée à la rigueur de la vie, en effet, la lettre par son contenu peu servir de justificatif administratif ou notarié, tandis que le matériau papier peu être réutilisé. De ce fait, la résurgence des oubliettes de l'histoire de ces lettres est un don pour l'historien ou l'amateur d'épopées.

En effet, si les Mémoires des officiers sont monnaies courantes et ont la faveur du public, les lettres des troupiers sont un flash réaliste sur la vie de 90 % des soldats. Si les premiers cherchent à mettre en valeur des exploits personnels souvent incontestables, ces mémoires sont toujours écrits à posteriori. Pour les seconds, que se soit à l'époque de Philibert Baudet, (la

Giroflée des Armées de Louis XV¹), ou à celle de Julien Arène de Nantua durant la 1^{ère} guerre mondiale, la correspondance de ces simples hommes du rang "reste quelque chose de moins ambitieux mais historiquement, elle a le mérite d'être écrite sur le moment"².

Écrire pour vivre

Pour le soldat révolutionnaire puis impérial, l'écriture à la famille constitue avec la lecture, dans les moments de calme, de répit, une des ses occupations et un moyen d'échapper temporairement son l'univers. C'est un véritable lien avec les autres, sa famille mais aussi ses frères d'arme, car ceux qui savent écrire le font pour ceux qui ne savent pas de plus, la lettre, objet et support matériel n'est pas individuelle et sert parfois pour donner des nouvelles des autres à leurs familles.

Alors que pour les Poilus de 14/18, la correspondance se classe en deux catégories : la correspondance orthogonale, à sa famille et la correspondance transverse à ses frères d'armes, pour les hommes du rang républicains et impériaux, la correspondance n'est destinée qu'à la famille. Seuls les officiers d'un rang assez élevé correspondent entre eux.

Les courriers à la famille sont policés et tournés vers le correspondant. Ils abordent rarement la dureté de leur quotidien, la violence de leur situation. Leurs préoccupations sont souvent les mêmes et s'articulent autour d'un même schéma : nouvelles de la maison, nouvelles de la santé de la famille et état matériel personnel. Cet état matériel personnel se fait sentir par le manque d'argent récurrent.

Le manque de lettres

Le manque de nouvelles de la famille et donc de courrier est très mal ressenti par le militaire : « *je ne reçois point de vos nouvelles* » écrit le chasseur Claude Mollier, de la 2^e compagnie du 5^e bataillon du 1^{er} léger, à sa famille à Cusir, par Rumilly, le 6 juin 1809 de Legnago. De ce manque de courrier peut naître un sentiment d'abandon. Certains culpabilisent de ce non retour de correspondance : « *je ne sais pas si c'est par rapport qu'il leur a demandé de l'argent* »³.

En 1812, ce manque de correspondance se fait ressentir par des soldats du 106^e de ligne pour qui, malgré trois lettres envoyées, ne reçoivent pas de réponse. C'est aussi le cas au 14^e régiment d'infanterie légère se trouvant en 1810 à Rome, où le courrier est souvent empêché par les brigands, ainsi une lettre partie le 4 avril de Savoie arrive à Legnago le 18 mai alors que sous le Consulat les lettres qui ne mettent que 7 jours pour arriver : « *Mon cher père vous ne serez pas étonné si j'ai temps reste de vous écrire par ce que nous pouvions pas écrire à cause que le brigand arrête la poste et ne laissent pas passer les lettres* »⁴.

L'acheminement du courrier

Le courrier sous l'Empire et la Révolution n'est pas payé par l'expéditeur mais par le destinataire à réception. Les lettres militaires ne bénéficient pas de la franchise mais du tarif intérieur français. Chaque corps et chaque division possède un bureau de poste qui est identifié par le n° de la marque postale, la plus haute connue est 94.

Les marques postales utilisées par la grande armée portent la mention "GRANDE ARMÉE". Elles sont de couleur rouge, noire ou bleue. Les marques postales du Grand Quartier Général de la Grande Armée et du Quartier Général du corps d'armée sont



Timbre sec de marque postale de la Grande Armée retrouvée en 2005 à la Bérézina.



caractéristiques et identifiables. Les autres portent un numéro d'ordre et la mention Grande Armée.

Le courrier militaire est centralisé par le bureau principal de la Grande Armée, attaché au Grand Quartier Général et dénommé Bureau Général. Le service des postes est entièrement sous le contrôle des civils, mais sous commandement militaire (intendant général, commissaires ordonnateurs et commissaires des guerres). Il comprend deux divisions une pour les correspondances et les fonds, et l'autre pour le matériel et les coches. Lorsque Napoléon commande l'armée, le service postal est sous la direction du grand maréchal du palais.

Courriers et vagemestres

Le courrier est acheminé par des coursiers professionnels escortés, par coche ou par cheval. Le courrier urgent et confidentiel est confié à des courriers spéciaux attachés à l'armée de chaque corps. Napoléon a son propre service de courriers. A l'armée, les vagemestres se trouvent à trois échelons. Les vagemestres généraux sont pris parmi les officiers. Les vagemestres divisionnaires sont des adjudants choisis par les chefs d'états-majors des divisions dans les corps qui les composent, et sont vagemestres pour toute la campagne. Au niveau du

¹VIGOUREUX (Claude) : *Servir le Roi. Philibert Baudet, dit La Giroflée. Lettres inédites 1720-1788*. Les Cahiers d'Ainval, M&G éditions, Bourg-en-Bresse, 1998, 110 pages.

²PIGEARD (Alain) : "Lettres de soldats de la Grande Armée" in *Tradition Magazine*, n°106, Janvier 1996.

³ Lettre d'Anthelme Deleya, 5^e bataillon du 106^e de ligne, en garnison à Venise, à son père, le 16 août 1812.

⁴ Lettre de Jean Joseph Foray.

régiment, les vaguemestres sont des sous officiers choisis par le conseil d'administration du régiment. Dans les marches le vaguemestre veille à ce que les bagages restent à la place qui leur est assignée et qu'ils marchent dans l'ordre prescrit. Dans les haltes ils les parquent conformément aux dispositions arrêtées par le chef d'état major. Durant les phases de repos, un de ses devoirs est de prendre à la poste toutes les lettres et les paquets qui y viennent pour le général et pour le chef d'état major, et de les leur porter au moment où elles arrivent⁵.

UN VOYAGE EN MALLE POSTE : A LA FIN DU XVIII^e SIECLE

Par Jean Boyer, membre de l'Académie des Dombes, membre de l'Association Maréchal Suchet-armée des Alpes

Voyager, de tous temps, était considéré comme une véritable expédition, presque un voyage sans retour. Tant et si bien qu'il n'était pas rare, lors du départ de la malle, de voir toute la famille en pleure, faire ses adieux et les dernières recommandations à l'être cher sur le départ.

Madame de Genlis, dans un livre qu'elle fit paraître en 1800, intitulé « le voyageur » on peut y lire toutes les précautions élémentaires à prendre au moment du départ. Elle conseille en particulier : « de se munir d'une cassette de médiocre grandeur que l'on puisse mettre sous ses pieds en voiture. Cette cassette doit pouvoir contenir les papiers importants, l'argent, les bijoux, un flacon de vin d'Espagne, un flacon de fleurs d'oranger de Malte, du sucre, un petit mortier en marbre, un flacon de vinaigre, un autre d'eau de Luce, du sel, de l'éther, deux boîtes à thé en fer blanc ». Elle suggère un peu plus loin de « se munir d'un sac de nuit, d'une peau de renne destinée à être placée sous le matelas de l'hôtel et un oreiller qui préserve le cas échéant, des chocs en voiture ». Bien penser qu'à son arrivée à l'auberge, « le voyageur à intérêt d'ouvrir largement la fenêtre de sa chambre et de parfumer ensuite la pièce avec une fumigation de baies de genièvre . Le camphre préservait des punaises. Avant de se mettre à table, il était prudent d'aller faire un tour aux cuisines vérifier si les casseroles étaient propres !! ».

En réalité, le voyageur ne se souciait peu de ces détails. Ce qu'il craignait le plus, c'était les brigands ! d'autant que le plus souvent, le voyage durait plusieurs jours : cinq jours et demi pour aller de Paris à Sedan, sept à huit jours pour faire Paris Lyon.... Ces voyageurs étaient le plus souvent des bourgeois, des marchands se rendant à une foire, quelques fois un troupe de comédiens ambulants.

Le claquement du fouet du postillon se faisant entendre au loin donnait le signal au relais. Les habitants se montraient sur le pas de leur porte, la joie se peignait sur le visage de l'aubergiste. Le cuisinier ranimait ses fourneaux, la servante se hâtait de mettre le couvert, les chopines se remplissaient. Les garçons d'écurie préparaient le picotin, retournaient la litière, sans oublier la maîtresse du logis qui, devant sa glace, s'arrangeait pour plaire à ses hôtes. On trouvait aussi à proximité un perruquier. Le voyageur pouvait aussi s'y faire raser comme le voyage durait plusieurs jours. Cela occupait en attendant l'heure du dîner !

Le départ de l'auberge où les voyageurs avaient passé la nuit était annoncé longtemps à l'avance par le bruit des garçons d'écurie et par le son de la poulie du puits mise en action pour abreuver les chevaux. Le conducteur allait quant même, par précaution, frapper à la porte des voyageurs une heure avant le départ. En hiver, l'homme qui était à l'heure, grelottait souvent dans la cour en attendant les retardataires.

Le moment du départ était enfin arrivé, chacun ayant repris sa place. Le moine lisant son bréviaire, le rentier tenant sa précieuse mallette sur ses genoux et la douairière caressant son toutou. Dans les cris du cocher, le claquement du fouet, la lourde berline reprenait son chemin pour une nouvelle journée, qui, aux souhaits de tous se passerait bien !!

LE COIN DU COLLECTIONNEUR : BOUTONS DE POSTIER SOUS L'EMPIRE



Bouton de poste aux chevaux de postillons
1^{er} Empire



Bouton des postes militaires, 1^{er} Empire

⁵ Manuel des adjudants généraux et des adjoints